



AN-Conf/14-WP/210
6/9/24

ЧЕТЫРНАДЦАТАЯ АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года

ДОКЛАД КОНФЕРЕНЦИИ ОБЩАЯ ЧАСТЬ

Примечание. После изъятия данного титульного листа этот документ следует поместить в соответствующий раздел папки доклада.

**ДОКЛАД
ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**

ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНОЕ ПИСЬМО

Кому: Председателю Аэронавигационной комиссии

От: Председателя Четырнадцатой
Аэронавигационной конференции
(AN-Conf/14) (2024 год)

Имею честь представить доклад Четырнадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/14), проходившей в Монреале, Канада, с 26 августа по 6 сентября 2024 года.

Поль Ассуму Коки
Председатель

Монреаль, Канада, 6 сентября 2024 года

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ	ii-1
СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ.....	iii-1
1. Продолжительность.....	iii-1
2. Участники.....	iii-1
3. Должностные лица.....	iii-1
4. Секретариат.....	iii-1
5. Принятие повестки дня совещания.....	iii-2
6. Организация работы	iii-2
7. Вступительное слово	
7.1 Президент Совета ИКАО.....	iii-2
7.2 Председатель Аэронавигационной комиссии	iii-6
7.3 Заместитель министра транспорта Канады	iii-8
7.4 Генеральный секретарь ИКАО.....	iii-10
8. Почетная премия Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги.....	iii-15
9. Заключительное слово	
9.1 Директор Аэронавигационного управления.....	iii-15
ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ.....	iv-1
ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ.....	v-1
РЕЗЮМЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ	vi-1
ДОКЛАДЫ КОНФЕРЕНЦИИ	
Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование	1-1
Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий.....	2-1
Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы	3-1
Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аэронавигационной системы.....	4-1

ПЕРЕЧЕНЬ РЕКОМЕНДАЦИЙ*Стр.*

1.1/1	Поддержать подход ИКАО к бизнес-планированию программ, предложенный согласно приоритетным направлениям деятельности бизнес-плана на 2023–2025 гг.	1-х
1.1/2	Устойчивость аэронавигационной системы	1-х
1.2/1	Работа по улучшению согласованности Глобального плана обеспечения безопасности полетов и Глобального аэронавигационного плана	1-х
1.3/1	Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО	1-х
2.1/1	Развитие авиационных технологий, способствующих достижению долгосрочной желательной цели	2-х
2.2/1	Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с новыми и развивающимися авиационными технологиями и концепциями	2-х
2.2/2	Устранение помех в работе глобальной навигационной спутниковой системы и планирование действий в чрезвычайных ситуациях	2-х
2.3/1	Проект <i>Глобального плана обеспечения безопасности полетов</i> на 2026–2028 гг. (ГПБП, Дос 10004)	2-х
2.3/2	Попадание в условия турбулентности как глобальный фактор риска для безопасности полетов	2-х
3.1/1	Проект 30/10. Оптимальное внедрение минимумов продольного эшелонирования	3-х
3.1/2	Исследование по вопросу о целесообразности разработки программы ИКАО в области эффективности аэронавигации	3-х
3.1/3	Содействие успешному внедрению операций, основанных на траектории полета	3-х
3.1/4	Воздушное пространство со свободным маршрутом	3-х
3.1/5	Передача ответственности за предоставление обслуживания воздушного движения	3-х
3.1/6	Рассмотрение вопроса о безопасной интеграции коммерческих космических перевозок в систему воздушного пространства	3-х
3.1/7	Производство полетов в верхнем воздушном пространстве	3-х
3.2/1	Поэтапный вывод из эксплуатации и/или оптимизация использования устаревших систем	3-х
3.2/2	Переход к системе информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства и прекращение действия плана полетов ИКАО 2012 года к 2034 году	3-х
3.3/1	Обновление глобального стратегического уровня седьмого издания <i>Глобального аэронавигационного плана</i> (ГАНП, Дос 9750)	3-х
3.3/2	Обновление глобального технического уровня седьмого издания <i>Глобального аэронавигационного плана</i> и его регионального и национального уровней	3-х

4.1/1	Валидация, стандартизация и внедрение концепции подключенного воздушного судна и будущей стратегии обеспечения связи "воздух-земля"	4-х
4.2/2	Авиационная кибербезопасность	4-х

— — — — —

ДОКЛАД ЧЕТЫРНАДЦАТОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ**Монреаль, Канада, 26 августа – 6 сентября 2024 года****СПРАВКА О РАБОТЕ СОВЕЩАНИЯ****1. ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ**

1.1 Четырнадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/14) была открыта Президентом Совета г-ном Сальваторе Шакитано в 10:00 27 августа 2024 года в зале заседаний Ассамблеи в Штаб-квартире Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в Монреале, Канада. Затем с речью выступили председатель Аэронавигационной комиссии г-н Цзюньжун Лян и заместитель министра транспорта Канады г-н Арун Тангарадж. Заключительное пленарное заседание состоялось 6 сентября 2024 года.

2. УЧАСТНИКИ

2.1 В работе Конференции приняли участие **xx** делегатов и наблюдателей, назначенных **xx** Договаривающимися государствами и **xx** международными организациями, а также советники и другие лица. Список участников размещен на веб-сайте AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/ListOfDelegates.aspx>.

3. ДОЛЖНОСТНЫЕ ЛИЦА

3.1 На первом пленарном заседании были выбраны следующие должностные лица:

Председатель Конференции:	г-жа П. Ассуму Коки (Камерун)
Заместитель председателя Конференции:	г-н Н. Бин Махмуд (Малайзия)
Председатель Комитета:	г-н П. Келлерхер (Соединенное Королевство)
Заместитель председателя Комитета:	г-н Л. Р. ди Соуза Насименту (Бразилия)

4. СЕКРЕТАРИАТ

4.1 Функции секретаря Конференции выполняла директор Аэронавигационного управления г-жа М. Меркле, которой помогали заместитель директора по аэронавигации и безопасности полетов г-н П. Лючиани и исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации г-н С. Да Силва. Им также помогали начальник Секции организации воздушного движения г-н К. Далтон, как технический руководитель Конференции, и по мере необходимости сотрудники других управлений и отделов Организации. Организацию работы Конференции координировали г-жа Г. Ким и г-жа В. Вонг, а подготовку документации и составление докладов – г-н М. Де Леон, г-жа А. Гуйян, г-жа К. Колапель и г-жа З. Наини.

5. ПРИНЯТИЕ ПОВЕСТКИ ДНЯ СОВЕЩАНИЯ

5.1 Повестка дня, представленная в документе AN-Conf/14-WP/1, была принята на первом пленарном заседании согласно соответствующим положениям *Директив специализированным аэронавигационным совещаниям и правил процедуры для их проведения* (Doc 8143-AN/873/3).

6. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ

6.1 Организационный план, представленный государствам до начала Конференции, был утвержден без изменений на первом пленарном заседании. План предусматривал создание одного комитета, как указано ниже:

Комитет

Председатель	г-н П. Келлехер (Соединенное Королевство)
Заместитель председателя	г-н Л. Р. ди Соуза Насименту (Бразилия)
Секретарь	г-н П. Лючиани, заместитель директора по аэронавигации и безопасности полетов, которому помогали секретари по пунктам повестки дня г-н К. Далтон, начальник Секции организации воздушного движения; г-н Ю. Фаттах, начальник отделения междисциплинарных приоритетов; г-н И. Ноулз, начальник Секции эксплуатационной безопасности, и г-н С. Да Силва, исполняющий обязанности заместителя директора по вопросам мониторинга, анализа и координации.

6.2 Конференция напомнила о руководящих принципах подготовки и проведения Конференции (см. письмо государствам ST 15/1-24/12, дополнение С, п. 1.3) и подтвердила, что все информационные документы будут направлены соответствующей группе(ам) экспертов для рассмотрения по мере необходимости в ходе выполнения их соответствующих программ работы.

6.3 Обсуждения на основных заседаниях проводились на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Рабочие документы были представлены на всех языках, а информационные – на том языке, на котором они были представлены. Доклад издан на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках.

7. ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

7.1 Президент Совета ИКАО г-н С. Шаккитано

От имени Совета и Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации я тепло приветствую вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, посвященной теме "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию".

Эта конференция сыграет решающую роль в определении дальнейших шагов по совершенствованию глобальных аэронавигационных систем.

Это особенно важно, поскольку в этом году мы отмечаем 80-летие принятия Чикагской конвенции.

Восемь десятилетий назад в разгар глобального конфликта страны объединились, чтобы превратить авиацию в катализатор мира и социально-экономического развития. Проблемы, стоящие сегодня перед международной гражданской авиацией, по-прежнему значительны, однако мы можем черпать вдохновение из нашего прошлого, чтобы их решать и успешно добиваться новых достижений.

Вот почему, отмечая свое 80-летие, Организация уделяет особое внимание не только достижениям последних восьми десятилетий, но и, что, на мой взгляд, более важно, тому, как ИКАО будет и впредь поддерживать развитие воздушного транспорта в ближайшие десятилетия. Именно поэтому Совет рассматривает и вскоре утвердит Стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы.

В частности, мы знаем, что мировые авиаперевозки восстановились до уровня, существовавшего до пандемии, и, по прогнозам, в ближайшие два десятилетия увеличатся более чем в два раза. Такой рост требует от нас огромных усилий для выполнения наших экологических обязательств по достижению глобального нулевого уровня выбросов углекислого газа к 2050 году, что является долгосрочной желательной целью.

Производство полетов должно внести существенный вклад в достижение этой цели. В своем сегодняшнем выступлении Генеральный секретарь Саласар подробно расскажет о нашем стратегическом подходе к обеспечению устойчивого развития авиации.

Мы также должны безопасно интегрировать стремительные технологические достижения в области проектирования воздушных судов, автономных полетов и систем организации воздушного движения, одновременно укрепляя нашу авиационную инфраструктуру перед лицом растущих киберугроз. Хотя эти проблемы не являются абсолютно новыми, они требуют повышенного внимания и инновационных решений.

41-я сессия Ассамблеи ИКАО подчеркнула важнейшие приоритетные области: восстановление после пандемии и долгосрочная устойчивость воздушного транспорта, сокращение эмиссии CO₂, о чем я только что сказал, и повышение способности авиационной системы к восстановлению при сохранении безопасности полетов.

Ваше присутствие здесь подтверждает нашу коллективную приверженность решению этих приоритетных задач со стратегическим расчетом и новой энергией.

Эта конференция позволит переориентировать наши усилия на существующие и новые технические инициативы, которые соответствуют трем желательным целям ИКАО, предусмотренным в нашем Стратегическом плане:

- нулевой уровень смертности в международной авиации вследствие авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства;

- чистые нулевые выбросы углекислого газа к 2050 году для международных авиационных перевозок;
- авиация служит неотъемлемой частью процветающей, взаимосвязанной, доступной, инклюзивной и приемлемой транспортной системы для людей и товаров, способствуя социально-экономическому развитию и тому, чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

Как я сказал, Генеральный секретарь представит более подробную информацию о том, как эти цели формируют нашу долгосрочную стратегию.

На этой конференции у вас будет возможность ознакомиться с результатами нашей работы по изменению приоритетов в масштабах всей Организации. Эта работа охватывает все мероприятия, предусмотренные нашим текущим бизнес-планом, а также мероприятия, связанные с 41-й сессией Ассамблеи. Вы также обсудите установленные Советом приоритетные области деятельности, которые призваны направлять усилия нашей Организации в течение текущего трехлетнего периода.

Заглядывая в будущее, мы рассмотрим способы эффективного согласования наших глобальных планов. Наша цель – обеспечить, чтобы эти планы дополняли друг друга при решении как текущих, так и возникающих проблем, сводя к минимуму дублирование инициатив и максимально повышая синергетический эффект. Такое согласование имеет решающее значение для последовательного развития нашей глобальной авиационной системы.

Что касается долгосрочного стратегического планирования и подготовки к 42-й сессии Ассамблеи, которая состоится в 2025 году, то эта конференция предоставляет ценную возможность обсудить потенциальные изменения, которые должны быть в центре внимания Технической комиссии Ассамблеи ИКАО.

В этой связи я хотел бы подчеркнуть, что Совет привержен делу повышения эффективности работы Ассамблей ИКАО и намерен более тщательно анализировать выводы конференций высокого уровня, таких как эта Четырнадцатая Аэронавигационная конференция, объединяя их в резолюциях Ассамблеи и сводя к минимуму, насколько это возможно, дальнейшие обсуждения.

Я уверен, что вы учтете этот аспект в ходе своих обсуждений в течение двух недель и, что более важно, при подготовке к 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, которая состоится чуть более чем через год.

Эта конференция, в частности, опирается на результаты прошлогодних мероприятий "Мир аэронавигации", состоявшихся в Монреале и Сингапуре. Эти мероприятия выявили ожидания и приоритеты авиационного сообщества, которые послужат основой для наших обсуждений здесь.

В своей работе мы будем руководствоваться несколькими основными направлениями. Мы обсудим безопасное и своевременное внедрение новых авиационных технологий, оценим их влияние на эксплуатацию и инфраструктуру аэродромов и организацию воздушного движения.

Возросшее в последнее время число помех в работе глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS) вызывает серьезную обеспокоенность. Это влияет на безопасность и бесперебойность полетов гражданской авиации. Хотя я не могу воздержаться от осуждения вмешательства в работу GNSS, поскольку оно ставит под угрозу безопасность гражданской авиации, мы должны признать, что нам необходимо пересмотреть адекватность нашей текущей политики, стандартов и инструктивных материалов и разработать эффективные меры по смягчению последствий.

Повышение эффективности аэронавигации в поддержку решения наших экологических задач, изложенных в долгосрочной желательной цели, имеет решающее значение. Мы приветствуем новые инициативы, которые обещают более широкое и последовательное повышение эффективности.

Ключевой вопрос нашей повестки дня – переход от устаревших систем к новым технологиям.

В частности, мы сосредоточимся на модернизации наших механизмов планирования полетов. Это включает в себя переход от нашей существующей системы к новой системе информации о полетах и потоках движения для совместного использования воздушного пространства, или сокращенно FF-ICE. Это важный шаг в модернизации нашего подхода и повышении эффективности глобальной аэронавигации.

Мы также изучим способы улучшения связи между воздушными судами и наземными системами. Это необходимо для обеспечения широкого обмена информацией, требуемого для внедрения передовых концепций организации воздушного движения, таких как операции на основе траекторий.

Мы осознаем имеющиеся проблемы, включая оптимальное использование ограниченного частотного спектра, обеспечение бесперебойной трансграничной совместимости и противодействие киберугрозам.

Ваши мнения и предложения относительно следующих изданий Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) также имеют важнейшее значение. Предлагаемые цели и целевые показатели для следующего ГПБП должны служить катализаторами решения глобальных проблем безопасности полетов.

Обновление ГАНП отражает соответствие приоритетным областям, признанным 41-й Ассамблеей, и включает в себя усовершенствования концептуальной дорожной карты, системы, основанной на характеристиках, и структуры блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

Я считаю, что эта конференция является важным связующим звеном между 41-й и 42-й сессиями Ассамблеи. Она знаменует собой важную веху на нашем пути к созданию более устойчивой, безопасной и эффективной глобальной аэронавигационной системы.

Давайте же приступим к этим двухнедельным обсуждениям с глубоким чувством ответственности и оптимизма. Результаты нашей работы определяют программу работы ИКАО и подготовят почву для принятия важных решений на 42-й Ассамблее.

В заключение я хотел бы поблагодарить вас за вашу преданность делу и активное участие. Я также хотел бы призвать вас сделать эти обсуждения значимыми – давайте прокладывать путь вперед с решимостью и дальновидностью.

Сейчас я имею честь объявить Четырнадцатую Аэронавигационную конференцию открытой и хочу пригласить председателя Аэронавигационной комиссии г-на Цзюньжун Ляна выступить на Конференции и более подробно рассказать о ее повестке дня. Я желаю вам успешной работы.

7.2 Председатель Аэронавигационной комиссии г-н Ц. Лян

Уважаемые главы делегаций и делегаты, заместитель министра транспорта Канады, Президент Совета, Генеральный секретарь ИКАО, коллеги – члены Аэронавигационной комиссии, дамы и господа, для меня большая честь и удовольствие приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции ИКАО.

2024 год – год юбилеев. Всемирное авиационное сообщество отмечает 80-ю годовщину ИКАО, которая была учреждена подписанной 7 декабря 1944 года Конвенцией о международной гражданской авиации, более известной как Чикагская конвенция. Вам также может быть известно, что в этом году Аэронавигационная комиссия (АНК) отмечает 75-летнюю годовщину со времени своего создания 7 февраля 1949 года.

За прошедшие годы ИКАО совместно с государствами и отраслью достигла значительных результатов. Постоянно повышается уровень безопасности полетов, благодаря чему воздушный транспорт, несомненно, стал наиболее безопасным видом транспорта. Наряду с этим повышаются аэронавигационный потенциал и эффективность, позволяя ежегодно выполнять миллионы рейсов и перевозить миллиарды пассажиров. Я хочу воспользоваться этой возможностью, чтобы поблагодарить все государства-члены и международные организации за их неизменную поддержку работы данной Организации и, в частности, технической работы АНК.

Несмотря на множество достижений, многое еще предстоит сделать. Будущее авиатранспортной отрасли будет характеризоваться еще более сложными авиационными и двигателестроительными технологиями, автоматизацией, цифровизацией и связанными с ними угрозами кибербезопасности, новыми участниками воздушного движения, такими как дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС) и средства перспективной аэромобильности (ААМ), быстрым ростом объема пассажирских перевозок, проблемами устойчивости и охраны окружающей среды. Все это создает для нас возможности, которые мы сможем использовать на благо нашей отрасли и ее пользователей, но только если нам удастся эффективно справляться с возникающими вызовами и снижать связанные с ними риски.

Для неизменного выполнения своего мандата в постоянно развивающихся и усложняющихся условиях ИКАО потребуется прилагать больше усилий при ограниченных ресурсах. Поэтому крайне важно определять приоритеты в программе работы Организации и повышать эффективность методов ее деятельности для удовлетворения будущих потребностей.

На 41-й сессии Ассамблеи ИКАО была подчеркнута важность проведения специализированных совещаний, таких как аэронавигационные конференции и конференции

высокого уровня по безопасности полетов, перед сессиями Ассамблеи. Такие совещания чрезвычайно важны, поскольку они предоставляют государствам и отрасли возможности по обсуждению важнейших вопросов, определению приоритетных областей и предложению необходимой технической работы для включения в бизнес-план на предстоящий трехлетний период.

Четырнадцатая Аэронавигационная конференция является важным связующим звеном между 41-й и 42-й Ассамблеями и служит форумом для сбора аналитической информации о текущей работе Организации и определения направления ее дальнейшего развития. Эта конференция направлена на достижение консенсуса, принятие обязательств и выработку рекомендаций, которые позволят ИКАО и ее государствам-членам реализовывать ключевые аэронавигационные инициативы в быстро эволюционирующей авиационной среде.

Тема настоящей конференции, "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию", будучи традиционной, отражает возможность преобразования, которая сформирует основу для долгосрочного стратегического планирования и позволит ИКАО управлять решением предстоящих проблемам и уменьшать их остроту.

За прошедшие десятилетия ИКАО разработала более 12 000 Стандартов и Рекомендуемых практик (SARPS), включенных в 19 Приложений и 6 сводов правил аэронавигационного обслуживания (PANS). Они постоянно развиваются в соответствии с новейшими изменениями и инновациями и обеспечивают основу для безопасного, эффективного и устойчивого функционирования глобальной системы гражданской авиации.

Однако быстрый технологический прогресс и растущие потребности отрасли выявляют настоятельную необходимость в более эффективном внедрении этих стандартов для достижения требуемого повышения качества работы в целях обеспечения жизнеспособной и устойчивой авиационной системы, соответствующей ожиданиям государств, отрасли и других заинтересованных сторон.

Конференция сосредоточит свое внимание на вопросах, связанных с повышением эффективности аэронавигационной системы, и способах безопасного и своевременного реагирования на быстрые изменения в авиационной деятельности и технологиях. Некоторые подпункты повестки дня поддерживают вклад в достижение долгосрочной глобальной желательной цели международной авиации (LTAG), в частности, за счет безопасного и своевременного использования новых технологий и повышения эксплуатационной эффективности.

Помимо повышения эффективности аэронавигационной системы, настоящая конференция предоставит возможность проведения углубленных технических дискуссий по вопросам своевременного и безопасного использования новых технологий и гиперсвязности аэронавигационной системы. Итоги этих дискуссий послужат ориентиром для Организации при определении приоритетов в рамках ее программы технической работы в условиях ограниченных ресурсов.

При рассмотрении возможностей и вызовов, связанных с новейшими технологиями, очень важно принять перспективный подход. Сосредоточивая внимание на следующем трехлетнем периоде, мы должны не ограничиваться его рамками и предвидеть будущие тенденции и направление развития глобальной аэронавигации. Такой ориентированный на будущее подход обеспечит возможность эффективного принятия решений на следующей Ассамблее в отношении

технических стратегий и политики в области аэронавигации, которые в конечном итоге приведут к безопасному и согласованному на глобальном уровне внедрению новых технологий и инноваций.

Ваши усилия в течение следующих двух недель будут обобщены в докладе, который будет подготовлен преданными своему делу специалистами Секретариата ИКАО. Результаты ваших дискуссий первоначально будут представлены Аэронавигационной комиссии. Это позволит нам в нашем качестве технических советников Совета ИКАО определить приоритетность основных видов деятельности аналогично тому, как это было сделано после Конференции высокого уровня по COVID-19 и 41-й Ассамблеи.

В процессе подготовки к настоящей конференции были вложены усилия в инициативы по повышению эффективности и результативности. Эти инициативы основаны на опыте, полученном при проведении предшествующих конференций высокого уровня и 41-й Ассамблеи. Мы ожидаем, что соответствующие улучшения будут способствовать большей конструктивности и плодотворности дискуссий. По завершении Конференции АНК планирует пересмотреть эти инициативы, и сделанные выводы будут использованы при подготовке к будущим техническим конференциям высокого уровня и Ассамблеям.

Прежде чем завершить свое выступление, я хочу воспользоваться этой возможностью, чтобы представить вам моих коллег – членов Аэронавигационной комиссии. Они выдвигаются конкретными государствами – членами ИКАО и назначаются Советом, работают независимо как единая команда и используют свои экспертные знания в интересах всего международного сообщества гражданской авиации. Прошу вас присоединиться ко мне в выражении им глубокой благодарности за их неустанные усилия и ведущую роль в подготовке к Четырнадцатой Аэронавигационной конференции.

7.3 Заместитель министра транспорта Канады г-н А. Тангарадж

Я имею честь приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции в городе Монреале. Между Монреалем и ИКАО существует уникальная и давняя связь. Со времени своего основания ИКАО является краеугольным камнем авиационной экосистемы Канады и Монреаля, содействуя формированию среды, в которой процветает международное сотрудничество и профессиональная деятельность в сфере авиации. Ваше присутствие здесь сегодня является свидетельством этого плодотворного и долговременного партнерства.

Канадцы рады приветствовать вас и гордятся тем, что штаб-квартира этой организации располагается прямо здесь, в сердце Монреаля. 2024 год является знаменательным для международной гражданской авиации. Мы отмечаем 80-ю годовщину Чикагской конвенции и 75-ю годовщину Аэронавигационной комиссии и Приложения 9 по упрощению формальностей. Кроме того, в этом году 50-я годовщина Приложения 17 по авиационной безопасности.

Благодаря Чикагской конвенции мы все являемся счастливыми выгодополучателями концепции, которая в 1944 году вдохновила 54 нации на то, чтобы объединиться и согласовать ключевые принципы, на основании которых гражданская авиация могла бы выполнить свое обещание "способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира".

Когда я готовился к своему сегодняшнему выступлению, я подумал о том, что важно будет коснуться духа этих принципов – основополагающих ценностей, которые изначально объединили нас и продолжают оставаться основой нашей приверженности безопасному, надежному и устойчивому развитию международной гражданской авиации.

Эти простые, но могучие принципы заложили фундамент, на который ИКАО неизменно полагается в своей поддержке международного воздушного транспорта при преодолении возникающих перед ним вызовов.

Безопасность полетов и авиационная безопасность составляют основу общественного доверия и являются ключевыми элементами деятельности ИКАО. Стандарты и процедуры, защищающие пассажиров, экипаж и воздушное судно, отражают нашу неизменную приверженность идее авиации как самого безопасного способа путешествий.

Международное сотрудничество. В основе Конвенции лежит ценность сотрудничества. Конвенция создала эту Организацию в качестве форума, на котором каждое государство-член имеет право выразить свое мнение, и учредила избираемый Совет равноправных членов с учетом географического представительства. Этот дух сотрудничества дал начало важнейшим инициативам, таким как инициатива "Ни одна страна не остается без внимания", которая обеспечивает ИКАО возможность выполнять свои обязательства по развитию международной гражданской авиации "на основе равенства возможностей".

Гармонизация и профессиональные знания. Разработка, обновление и внедрение стандартов во всем мире не только обеспечивают безопасность и надежность авиационной деятельности, но и гарантируют, что наша глобальная авиационная система и стандарты будут и дальше поспевать за растущей скоростью инноваций.

Эта работа требует активного и постоянного участия всех авиационных заинтересованных сторон, включая представителей отрасли, технических экспертов и государства. Участвуя в работе Аэронавигационной комиссии и ее групп экспертов, мы вносим вклад в обеспечение безопасности, эффективности и устойчивости наших собственных авиационных секторов.

При том что Конвенция поддерживает внедрение стандартов во всем мире, она также признает "полный и исключительный суверенитет" каждого государства-члена над его собственным воздушным пространством. Именно этот баланс между суверенитетом и гармонизацией, воплощенный в ценности взаимного уважения, является основой духа этого учреждения и успеха авиации во всем мире.

Соблюдение совместно установленных правил жизненно важно для поддержания доверия и ответственности в рамках нашей системы и защиты целостности наших учреждений. От государств-членов зависит, сможет ли ИКАО продолжать успешно возглавлять наш сектор на многие поколения вперед.

Растущий спрос на авиаперевозки лишь заостряет настоятельную необходимость в уменьшении воздействия авиации на окружающую среду. Нашему глобальному сообществу потребуются осуществить декарбонизацию сектора при помощи новых технологий, повышения эффективности деятельности и совершенствования инфраструктуры для обеспечения возможности использования новых устойчиво производимых видов топлива. ИКАО и ее государства-члены

сделали важный шаг вперед, согласовав долгосрочную желательную цель достижения чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году.

Кроме того, дальнейший рост авиации с увеличивающимся количеством рейсов и пассажиров потребует непрерывного повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, но также и повышения удобства пассажиров. Эта работа предусматривает обеспечение большей доступности авиации для лиц с ограниченными физическими возможностями и ограниченной подвижностью.

Однако инклюзивность не должна ограничиваться пассажирами. Женщины по-прежнему недостаточно представлены на важных должностях в различных областях авиационной отрасли, включая должности пилотов и инженеров по техническому обслуживанию воздушных судов. Расширение участия женщин является ключевым элементом решения важнейших проблем, стоящих перед авиационной отраслью.

В течение более чем 80 лет наши общие усилия способствовали обеспечению спокойствия миллиардов пассажиров. К сожалению, существуют трагические примеры, когда этих усилий оказалось недостаточно. Нашей общей обязанностью является предотвращать авиационные происшествия и будущие трагедии в сфере авиации.

На фоне этих ужасающих событий ИКАО зарекомендовала себя в качестве эффективного форума для осуществления глобальных действий. К примеру, ИКАО успешно решала проблемы беспрецедентного масштаба, связанные с пандемией COVID-19, и содействовала безопасному и успешному восстановлению авиации и ее дальнейшему росту.

Тема и рассматриваемые вопросы следующих двух недель подчеркивают важнейшую роль ИКАО. Обеспечивая незаменимый форум для подробных технических дискуссий на глобальном уровне, ИКАО может подготовить почву для безопасной интеграции новых технологий во всемирную авиационную деятельность.

Позвольте мне еще раз выразить благодарность за ваше участие и энтузиазм.

Ваш вклад в работу этой конференции будет решающим. Он позволит претворить наши стремления в конкретные действия и определит повестку дня в области безопасности полетов и аэронавигации для Ассамблеи ИКАО следующего года.

Как представитель правительства Канады и страны местонахождения Штаб-квартиры ИКАО, я вновь с огромным удовольствием приветствую вас на этом важном мероприятии. Желаю вам приятного пребывания в Монреале и надеюсь, что наша конференция пройдет успешно!

7.4 Генеральный секретарь ИКАО г-н Х. К. Саласар

Перевезти двенадцать миллиардов пассажиров по воздуху с нулевой эмиссией и без смертельных исходов, объединяя людей повсюду и обеспечивая сохранение и существенное увеличение роли авиации как катализатора устойчивого развития во всем мире. Это наша цель на 2050 год.

В качестве Генерального секретаря ИКАО я рад приветствовать вас на Четырнадцатой Аэронавигационной конференции, где мы будем формировать это будущее, руководствуясь темой "Повышение эффективности, способствующее устойчивому развитию".

На протяжении следующих двух недель мы будем совместно работать над достижением всеобщего консенсуса в отношении инициатив по повышению эффективности в поддержку данной цели. Эти инициативы позволят ИКАО, государствам-членам и отрасли решать глобальные экологические проблемы в области авиации и адаптироваться к стремительному развитию авиационной деятельности и технологий, при этом работая в рамках имеющихся ресурсов.

Это будет происходить на фоне сложных проблем в деле установления безопасных, надежных и устойчивых транспортных сообщений в мире. Нашего внимания требуют изменение климата, проблемы кибербезопасности и другие кризисы. Мы должны включить в наше воздушное пространство новых участников, в том числе эксплуатантов дронов и средств коммерческого космического транспорта, при этом управляя сложными информационными системами и производством полетов на больших высотах. Для решения этих сложных проблем роль и обязанности ИКАО должны эволюционировать.

За время, прошедшее с 2007 года, роль ИКАО существенно расширилась, особенно в областях мониторинга и надзора над государственными системами организации контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности, а также предоставления государствам поддержки во внедрении. Эта роль была расширена в ответ на несколько серьезных авиационных происшествий, которые подчеркнули критическую необходимость совершенствования надзора и оказания помощи в устранении недостатков при обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности.

Теперь, в условиях технологических, экологических, экономических и социальных перемен, наша роль снова расширяется.

С моей точки зрения, предстоящий путь перспективен, особенно потому, что мы уже добились значительных успехов в главных областях. Наша преобразовательная цель, которую поддерживали Совет и Ассамблея, позволяет модернизировать процессы и системы ИКАО для более эффективного обслуживания наших заинтересованных сторон. Совет установил четко сформулированные приоритетные области деятельности, призванные направлять наши усилия по организации работы глобальной авиации. Сейчас, когда ИКАО отмечает свое 80-летие, были поддержаны наш комплексный новый долгосрочный стратегический план ИКАО на 2026–2050 годы, обновление Глобального плана обеспечения безопасности полетов, Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и Глобального аэронавигационного плана, а также новая Глобальная рамочная программа ИКАО в области SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации.

Новый долгосрочный стратегический план ИКАО будет направлять нашу работу в период с 2026 по 2050 год.

В этом плане сведены воедино основные выводы, сделанные за последние пять лет, в том числе на основе: анализа потребностей и ожиданий государств; согласования с глобальными планами ИКАО и отраслевыми тенденциями; итогов конференций высокого уровня, подобных этой; а также указаний последней Ассамблеи ИКАО.

Он сосредоточен на ориентированных на конкретные результаты стратегических целях, которые будут оставаться актуальными до 2050 года и позднее.

Кроме того, мы разработали новое концептуальное видение для ИКАО – "Безопасная, надежная и устойчивая система международной гражданской авиации, объединяющая мир на пользу всех стран и людей".

Для реализации этого концептуального видения мы установили три амбициозных и взаимосвязанных желательных цели: отсутствие смертельных исходов в международной авиации по причине авиационных происшествий и актов незаконного вмешательства; достижение чистого нулевого уровня эмиссии углерода в результате деятельности международной авиации к 2050 году; превращение авиации в неотъемлемую часть процветающей, связанной, доступной, инклюзивной и недорогой транспортной системы.

Наша задача заключается в том, чтобы вести международную гражданскую авиацию к достижению ответственной транспортной связности. Это лидерство чрезвычайно важно для содействия социально-экономическому развитию, обеспечения экологической устойчивости и реализации нашего концептуального видения связанного мира. Мы выполняем эту задачу, осуществляя деятельность в нескольких основных областях, таких как: разработка политики и стандартов, проведение мониторинга и проверок, предоставление поддержки государствам-членам в наращивании их авиационного потенциала и развитие международного воздушного права.

В основе нашей новой долгосрочной стратегии лежат шесть новых стратегических целей ИКАО.

Успех авиации в последние 80 лет всегда определялся присвоением высшего приоритета безопасности полетов. Поэтому неудивительно, что наша первая цель заключается в том, чтобы каждый полет был безопасен и надежен, с конечной целью нулевого количества смертельных исходов по причине авиационных происшествий и инцидентов. Эта цель имеет решающее значение для поддержания общественного доверия и обеспечения возможности непрерывного роста объемов глобальных воздушных перевозок.

Наша вторая цель заключается в обеспечении экологически устойчивого роста авиации. Объединяя мир, мы должны делать это ответственно, сводя к минимуму эмиссию и шум. Мы прямо заявляем, что должны обеспечить увеличение пропускной способности воздушного транспорта для удовлетворения растущего глобального спроса. Этот экологически сознательный подход способствует инновациям, открывает новые возможности и обеспечивает жизнеспособность нашей отрасли и нашей планеты в долгосрочной перспективе.

Наша третья цель касается мобильности, надежности, доступности и оптимизации. Мы стремимся создать глобальную авиационную систему, эффективно обслуживающую всех пользователей, независимо от их местоположения и обстоятельств. Сюда входит обеспечение своевременных перевозок даже во время сбоев, соединение удаленных районов с более крупными центрами и предоставление возможности не вызывающего стресса пересечения границы для пассажиров.

В рамках следующих целей описывается, как ИКАО будет содействовать достижению международной согласованности и руководить этим процессом. В результате мы способствуем продвижению к результатам, сформулированным в первых трех целях.

Наша четвертая цель заключается в оказании помощи государствам в эффективной приоритизации и планировании работы по наращиванию потенциала и поддержке внедрения. Эта цель является решающей в обеспечении возможности полноценного участия всех государств в глобальной авиационной сети. Мы учитываем конкретные потребности каждого государства, используя при необходимости общие решения и партнерскую поддержку и применяя интегрированный подход ИКАО при предоставлении поддержки государствам-членам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

Пятая цель призвана развивать и адаптировать международное воздушное право к потребностям постоянно развивающегося авиационного сектора. Наши правовые рамки должны оставаться актуальными, охватывая существующие и возникающие проблемы, при этом способствуя росту, развитию и функционированию гражданской авиации. Эта цель обеспечивает развитие нашей основанной на правилах системы с учетом достижений в сфере технологий и меняющихся глобальных потребностей.

Наша шестая цель, возможно, наиболее новаторская, заключается в обеспечении содействия воздушного транспорта экономическому процветанию и общественному благополучию для всех. Эта цель является выражением общей задачи ответственного достижения транспортной связности мира – создания ощутимых выгод для людей и сообществ во всем мире. Мы признаем, что ценность международной гражданской авиации может измеряться для каждого государства-члена в категориях повышения благосостояния и благополучия.

Каждая цель будет определяться показателями для отслеживания достигаемого нами прогресса в международном сотрудничестве. Для безопасности полетов мы можем использовать показатели смертельных исходов по всем причинам на миллион полетов. Для измерения экологической устойчивости мы можем отслеживать показатель глобальной эмиссии CO₂ на единицу коммерческого пассажирского или грузового километража. Работа этой конференции будет способствовать согласованию определений этих показателей.

Мы определили четыре высокоприоритетных механизма реализации, которые будут способствовать достижению нами прогресса.

Во-первых, постоянное организационное совершенствование ИКАО основано на нашей преобразовательной цели, обеспечивающей существенные позитивные изменения в ИКАО на протяжении последних 18 месяцев. Эта работа должна продолжиться в следующем трехлетии и позднее. Наша цель заключается в достижении оптимальной эффективности нашей деятельности, повышении оперативности реагирования на возникающие проблемы в области авиации и укреплении нашего потенциала для предоставления эффективной поддержки государствам-членам.

В дополнение к этому наша стратегия в области инноваций, санкционированная 41-й Ассамблеей, позволит уделять приоритетное внимание работе технических групп экспертов и исследовательских групп, обеспечивая нам место в авангарде авиационных достижений.

Столь же важна наша приверженность делу развития трудовых ресурсов. Мы стремимся привлечь многообразное и способное новое поколение специалистов, которые будут управлять авиацией в предстоящие десятилетия. Наша программа по гендерному равенству будет играть решающую роль в этих усилиях, способствуя инклюзивности и охвату более обширной базы перспективных работников.

Наконец, для устойчивого прогресса необходима наша работа по развитию партнерских отношений и улучшению обеспеченности ресурсами. Центр проектов декарбонизации FINVEST представляет собой новую инициативу в области финансовой координации и партнерской работы, при этом ИКАО находится в наилучшей позиции для того, чтобы ее возглавить. Эта инициатива, вместе с другими усилиями по развитию партнерских отношений и мобилизации ресурсов, является ключевой для обеспечения нашей бюджетной устойчивости и успеха в целом.

В настоящее время мы разрабатываем бизнес-план на 2026–2028 годы, который будет предусматривать реализацию стратегического плана и основываться на конкретных результатах. В этом плане будет представлено подробное описание нескольких основных элементов. В нем будет очерчен глобальный контекст, на котором основаны наши результаты, включая такие механизмы, как ГАНП и ГПБП. В этом плане будут учтены наши проблемы и возможности, а также наши приоритеты и желаемые достижения в конце трехлетнего периода. Важно, что все эти элементы будут сопровождаться полными и четкими целями.

Для обеспечения эффективной реализации мы разработали комплексный механизм мониторинга эффективности деятельности, дополняющий бизнес-план. Этот механизм включает ключевые показатели эффективности, согласованные с нашими целями. Мы регулярно проводим анализ, понимая, что тщательный мониторинг эффективности нашей деятельности в краткосрочной перспективе играет решающую роль в достижении долгосрочных результатов в области авиации, предусмотренных нашим стратегическим планом. Этот подход позволяет нам отслеживать прогресс, вовремя вносить коррективы и поддерживать темп движения к нашим амбициозным целям.

По мере реализации этого нового долгосрочного стратегического плана давайте помнить о том, что наша работа, объединяющая мир, воздействует не только на нашу отрасль, но и на мировое сообщество. Нас ожидает светлое будущее, в котором будет достигнута авиационная связность, что требует коллективных усилий и приверженности.

В заключение я хотел бы, пользуясь этой возможностью, выразить признательность Аэронавигационной комиссии за ее неоценимый вклад, особенно учитывая, что в этом году мы празднуем ее 75-летие. Ваш опыт, целеустремленность и неустанные усилия по разработке и совершенствованию политики, Стандартов и Рекомендуемой практики в области аэронавигации сыграли важную роль в формировании будущего глобальной авиации. Ваша работа создает основу для многих инициатив, которые мы будем обсуждать на этой конференции, и я сердечно благодарю вас за постоянное стремление к совершенству.

Я хотел бы также выразить мою искреннюю благодарность нашим коллегам из Секретариата. Ваша добросовестность, опыт и бесчисленные часы, вложенные в подготовку Конференции, сыграли решающую роль в создании условий для ее успешного проведения. Ваша приверженность миссии ИКАО и ваши неустанные усилия за кулисами – это та движущая сила, которая позволяет нам искать решение сложных проблем, стоящих перед глобальной авиацией. Благодарю вас за целеустремленность и усердный труд.

Кроме того, я хотел бы заранее выразить благодарность всем вам за активное участие в работе этой конференции, которое столь важно.

8. ПОЧЕТНАЯ ПРЕМИЯ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ ИКАО ИМЕНИ УОЛТЕРА БИНАГИ

8.1 18 июня 1998 года Аэронавигационная комиссия (АНК) учредила Почетную премию Аэронавигационной комиссии ИКАО, которая позже была переименована в Почетную премию Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги в знак признания вклада г-на Бинаги, сделанного им за восемь лет его службы на посту первого председателя АНК. Эта премия, присуждаемая каждые два года, была выдана десяти лауреатам в знак признания их вклада в исполнение мандата Комиссии по повышению безопасности полетов, эффективности и потенциала гражданской авиации.

8.2 Десятая Почетная премия Аэронавигационной комиссии ИКАО имени Уолтера Бинаги была вручена председателем Аэронавигационной комиссии г-ну Дж. Меттропу, номинированному Соединенным Королевством, за его вклад в работу АНК в области повышения уровня безопасности полетов, регулярности и эффективности международной гражданской авиации, в частности посредством его участия в работе Группы экспертов по организации спектра частот (FSMP). Был также отмечен его выдающийся вклад в деятельность гражданской авиации, заключающийся в активном содействии использованию ограниченного ресурса авиационного радиочастотного спектра и в защите этого ресурса, имеющего критически важное значение для обеспечения безопасной и эффективной связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).

8.3 Лауреату Почетной премии была вручена грамота и копия подаренной Мексикой бронзовой скульптуры *Vuelo* ("Полет") работы Леонардо Ниермана, находящейся в центре зала Аэронавигационной комиссии в Штаб-квартире ИКАО.

9. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

(Заключительное слово директора Аэронавигационного управления будет включено в доклад по окончании Конференции.)

ПОВЕСТКА ДНЯ КОНФЕРЕНЦИИ

- Пункт 1 повестки дня. Обновленная информация о бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг. и долгосрочное стратегическое планирование**
- 1.1. Изменение приоритетов бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 гг.
 - 1.2. Стратегическое согласование глобальных планов повышения эффективности
 - 1.3. Эволюция Технической комиссии Ассамблеи ИКАО
- Пункт 2 повестки дня. Своевременное и безопасное использование новых технологий**
- 2.1. Развитие авиационных технологий, способствующих достижению LTAG
 - 2.2. Устранение рисков для безопасности полетов, связанных с развитием авиационных технологий
 - 2.3. Издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) 2026–2028 гг.
- Пункт 3 повестки дня. Повышение эффективности аэронавигационной системы**
- 3.1. Предложения по повышению эффективности аэронавигационного обслуживания, способствующие достижению LTAG
 - 3.2. Поэтапный вывод из эксплуатации устаревших систем
 - 3.3. Восьмое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП)
- Пункт 4 повестки дня. Гиперсвязность аэронавигационной системы**
- 4.1. Концепция подключенного воздушного судна и связанные с этим проблемы
 - 4.2. Кибербезопасность и устойчивость информационных систем
- — — — —

ГЛОССАРИЙ ТЕРМИНОВ

АКГА	Африканская комиссия гражданской авиации
АНП	Аэронавигационный план
АСЕКНА	Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре
БАС	Беспилотная авиационная система
ВП	Вопрос протокола
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГПАБ	Глобальный план обеспечения авиационной безопасности
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации
ЕКА	Европейское космическое агенство
ЕКГА	Европейская конференция гражданской авиации
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ИФАТКА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
ИФАТСЕА	Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КОСЕСНА	Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию
КПЭ	Ключевой показатель эффективности
ЛАКГА	Латиноамериканская комиссия гражданской авиации
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
МСЭ	Международный союз электросвязи
МФТ	Международная федерация транспортников
ОВД	Обслуживание воздушного движения
ОВЧ	Очень высокая частота
ООН	Организация Объединенных Наций
ОрВД	Организация воздушного движения

ПАНО	Поставщик аэронавигационного обслуживания
САИ	Служба аэронавигационной информации
СУБП	Система управления безопасностью полетов
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
AAM	Перспективная аэромобильность
ANS	Аэронавигационное обслуживание
AOC	Авиационный оперативный контроль
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
ATAG	Группа действий по вопросам воздушного транспорта
ATCO	Диспетчер УВД
ATFM	Организация потока воздушного движения
CAEP	Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации
CCT	Координационная группа по чрезвычайным ситуациям
CNS	Связь, навигация и наблюдение
CSIRT	Группа реагирования на инциденты в сфере кибербезопасности
CST	Коммерческий космический транспорт
DATS	Цифровое обслуживание воздушного движения
DME	Дальномерное оборудование
eVTOL	Электрическое воздушное судно вертикального взлета и посадки
FF-ICE	Информация о полетах и потоках движения в совместно используемой среде
FRA	Воздушное пространство со свободным маршрутом
FUA	Гибкое использование воздушного пространства
GAPPRE	Глобальный план действий по предотвращению выездов за пределы ВПП
GAPPRI	Глобальный план действий по предотвращению нахождения посторонних объектов на ВПП
GBAS	Система функциональных дополнений наземного базирования
GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
GRSAP	Глобальный план действий по обеспечению безопасности операций на ВПП
HAO	Производство полетов в верхнем воздушном пространстве
ILS	Система посадки по приборам
iPack	Комплекс мер по осуществлению

ISASI	Международное общество специалистов по расследованию авиационных происшествий
LTAG	Долгосрочная желательная цель
MISP	Платформа обмена информацией о вредоносном ПО
NACC	Северная Америка, Центральная Америка и Карибский бассейн
NGAP	Следующее поколение авиационных специалистов
PANS	Правила аэронавигационного обслуживания
PBN	Навигация, основанная на характеристиках
PFA	Приоритетное направление деятельности
PIRG	Группа регионального планирования и осуществления проектов
RFI	Радиочастотная помеха
SAM	Южноамериканский регион
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SBAS	Спутниковая система функционального дополнения
SSPIA	Мероприятия по оценке выполнения государственных программ по безопасности полетов
SWIM	Общесистемное управление информацией
TBO	Операции, основанные на траектории полета
UNOOSA	Управление Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства
UTM	Организация движения беспилотных авиационных систем
VOR	Всенаправленный ОВЧ-радиомаяк

РЕЗЮМЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ЗАСЕДАНИЙ

Информационные заседания, проведенные 26 августа 2024 года, были призваны способствовать более эффективному и действенному обсуждению в ходе Конференции в целях исполнения пожеланий государств-членов и международных организаций, полученных во время консультации о необходимости проведения Конференции (см. письмо государствам ST 15/1-23/12 от 10 июля 2023 года), и представить обновленную информацию по различным вопросам. Целями информационных заседаний являлись:

- a) предоставление соответствующей информации о проведении Конференции;
- b) предоставление дополнительной справочной информации в качестве введения в темы, которые будут представлены на рассмотрение, в поддержку целенаправленных обсуждений в ходе Конференции;
- c) предоставление обновленной информации о ходе работы по приоритетным областям, которые еще не достигли необходимой степени зрелости для рассмотрения на Конференции.

Информационные заседания

- PPT 01: Ожидания и цели AN-Conf/14
- PPT 02: Ознакомление с мероприятиями ИКАО по реприоритизации, приоритетными направлениями деятельности, а также долгосрочным стратегическим планом ИКАО
- PPT 03: Обзор программы работы ИКАО в области безопасности полетов и аэронавигации
- PPT 04: Текущая работа по решению 41-й сессии Ассамблеи, связанному с процессом разработки стандартов
- PPT 05: Эволюция подхода к Механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП)
- PPT 06: Текущая работа по переходу с использования магнитной системы отсчета на систему отсчета, привязанную к истинному северу
- PPT 07: Текущая работа по обновлению Глобальной эксплуатационной концепции ОрВД (Doc 9854)
- PPT 08: Текущая работа, связанная с производством полетов в верхнем воздушном пространстве (НАО)
- PPT 09: Текущая работа, связанная с перспективной аэромобильностью (ААМ), беспилотными авиационными системами (БАС), организацией движения БАС (UTM)
- PPT 10: Текущая работа Целевой группы по комплексному проекту в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS)
- PPT 11: Текущая работа по возможностям человека в различных авиационных областях

Данные об информационных заседаниях и соответствующие презентации размещены на веб-сайте AN-Conf/14: <https://www.icao.int/Meetings/anconf14/Pages/presentations.aspx>